

# Verslag Mobiliteitscafé programma mobiliteitstransitie

## 4 april 2024 – Observant, Amersfoort

Donderdagavond 4 april kwamen zo'n 60 mensen naar de Observant in Amersfoort om hun mening te geven over onze ideeën over hoe onze gemeente gezond, aantrekkelijk en bereikbaar blijft voor iedereen. Ook met een groeiend aantal inwoners.

Doel van de avond was om naast informatie geven over onze ideeën over mobiliteit in de toekomst, vooral te horen wat de aanwezigen vinden van onze plannen voor mobiliteit.

De bijeenkomst bestond uit 2 delen. Een gezamenlijk deel, waarin wethouder Bijlholt allereerst vertelde waarom het mobiliteitsbeleid belangrijk is en over de noodzaak om ons vaker actiever en duurzamer te verplaatsen door en naar Amersfoort. Daarna nam Jan-Anne Waagmeester van bureau Goudappel ons in vogelvlucht mee in beleidskeuzes die we hiervoor willen maken met concrete voorbeelden.

Tussendoor was er ruimte voor vragen en reacties uit de zaal.

Daarna volgde een interactief deel waarin deelnemers bij 6 thematafels hun mening konden achterlaten. Drie vragen stonden hierbij centraal:

- Wat levert het je op?
- Wat heb je nodig?
- Wat zijn je aandachtspunten?

De reacties worden meegenomen bij het opstellen van het omgevingsprogramma. Ook worden met behulp van de antwoorden van de deelnemers de meerkeuzevragen opgesteld van de online enquête over het mobiliteitsbeleid die volgt op deze bijeenkomst.

### Overzicht vragen en antwoorden naar aanleiding van presentatie Jan-Anne Waagmeester

De presentatie bestond uit 7 onderwerpen. Per onderwerp werd verteld welke ideeën de gemeente heeft om te werken aan een stad met een duurzame mobiliteit: één van de opgaven uit de Omgevingsvisie. Na elke onderwerp was er tijd voor een paar vragen.

#### Verdichten: De plek in de stad heeft invloed op keuzes verkeer

Er zijn veel wegen waar fietser en auto de weg delen, wat leidt tot onveilige situaties. Hoe willen jullie voor veiligheid voor fietsers zorgen wanneer auto's en fietsers de weg delen?

*Jan-Anne: Ons uitgangspunt is dat wij de snelheden op gecombineerde wegen terugdringen naar 30 km/u en als het kan, fietsstroken aanleggen. Daarnaast wordt gekeken naar de aanleg van losliggende fietspaden bij vernieuwde wegenstructuren of wegaanpassingen.*

Het verkeer uit de regio stroomt over. Hoe willen jullie oppakken?

*Jan-Anne: We zitten met de regio aan tafel om de regioverbindingen te versterken. Daarbij willen wij stadsrandhubs maken om autoverkeer uit de regio op te vangen en met ander vervoer te verbinden met het centrum en andere stadswijken.*

#### Verbinden: Vlot te voet, op de fiets en in de bus, rustiger rijden met de auto

Bij rotonde 9 in Vathorst zijn afgelopen oktober wegaanpassingen gedaan om de doorstroming te verbeteren. Nu in maart/april zijn ze opnieuw wegaanpassingen uit aan het voeren voor snelheidsvermindering. Worden werkzaamheden afgestemd met elkaar en hoe?

*Jan-Anne: Van dit soort details ben ik niet op de hoogte. Ik verwijs u graag naar de thematafel. Daar kunt u uw vraag stellen en opschrijven.*

Kijken jullie naar ervaringen uit Amsterdam of de invoering van 30 km/u effect heeft?

*Jan-Anne: Ja, daar kijken wij naar en nemen die ervaringen mee in onze plannen. In Amsterdam zijn de effecten wisselend. De invoering heeft gezorgd voor beperkte positieve effecten op korte termijn, maar het effect zal op langere termijn groter worden als de inrichting van wegen ook aangepast wordt.*

Veraangename: Groene en levendige routes (levensaders)

Hoe willen jullie de doorstroming van voetgangers en fietsers bij de Stadsring regelen?

*Jan-Anne: Dit willen we verbeteren door de inzet van dynamisch verkeersmanagement met slimme verkeerslichten die sneller op groen springen voor voetgangers en fietsers.*

Worden de levendige aders aan elkaar verbonden?

*Jan-Anne: De levensaders vormen inderdaad een netwerk. Alle levensaders zullen niet in één keer aan elkaar verbonden kunnen worden, maar dat is wel het einddoel.*

Verknopen: Knooppuntontwikkeling en mobiliteitshubs

Komt er een visie op ketenreizen?

*Jan-Anne: Ja, dat is eigenlijk dit thema. In dit thema beschrijven we hoe de gemeente Amersfoort zich inzet op het verbeteren van ketenreizen. Dat is heel belangrijk. Bij een ketenreis combineert iemand verschillende vervoersmiddelen in één verplaatsing.*

Verleiden: Aanmoedigen ander gedrag door sturing en verleiding

Jaag je mensen niet de stad uit met de parkeerregulering?

*Jan-Anne: Nee, voor veel mensen wordt de stad juist aantrekkelijker als er minder auto's geparkeerd zijn en er veel ruimte is voor groen.*

Verschonen: Overgang naar mobiliteit zonder uitlaatgassen

Amersfoort ervaart vaker en meer leegstand, met de Zero-Emissie zone wordt het alsmat lastiger voor ondernemers. Hoe voorkomen we die leegstand?

*Jan-Anne: Dat is een goede vraag, dat is zeker een zorg. We zijn in gesprek met ondernemers en proberen zoveel mogelijk rekening te houden met hun belangen.*

Zijn er concrete verduurzamings-doelstellingen?

*Jan-Anne: Daar zijn we mee bezig. We zijn een compleet monitoringspakket aan het samenstellen en dat willen we iedere twee jaar toetsen.*

## Inbreng deelnemers per thematafel

### Verdichten - De plek in de stad heeft invloed op keuzes verkeer

---

- We bouwen zoveel mogelijk woningen binnen de stad op plaatsen die goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer. In deze wijken krijgen voetgangers en fietsers alle ruimte. Er komen weinig parkeerplekken. Om te voorkomen dat mensen gaan parkeren in de omliggende wijken, voeren we daar betaald parkeren in.
- De Amersfoortse wijken zijn niet allemaal hetzelfde: voetgangers zijn in het centrum het allerbelangrijkste. Daarbuiten is vooral extra aandacht nodig voor plezierige en veilige fietsroutes. De meest noordelijke wijken van de stad hebben vooral voordeel van snel openbaar vervoer en doorfietsroutes.

#### Wat levert het je op?

- Groen, veilig, kindvriendelijk en leefbaarheid.
- Gezonde omgeving;
  - Ruimte voor andere zaken.
- Een groene stad.
- Ruimte voor groen, actieve mobiliteit, veiligheid en verblijfskwaliteit.
- Stilte, luchtkwaliteit, meer dan mobiliteit, voorzieningen nabij.
- Maatwerk nodig voor iedereen, ook first/last mile.
- Prioriteit langzaam verkeer = meer veiligheid.
- Van alles binnen loopafstand.
- Meer sociaal: ruimte voor ontmoeten, spelen, buurt/straatfeesten.
- Bewustzijn duurzaamheid.
- Goede, fijne route van station naar binnenstad, waardoor horeca, theaters juist ook extra publiek trekken.
- Duurzame groene identiteit;
  - Motivatie voor inwoners om dit op andere thema's door te zetten.

#### Wat heb je nodig?

- Regionale aanpak, Amersfoort is geen eiland.
- Voldoende voorzieningen op belangrijke haltes OV voor voor- en natransport.
- OV betaalbaar voor iedereen.
- OV:
  - Dicht (fijnmazig) netwerk;
  - Hoge frequentie;
  - Zaterdag en zondag ook.
  - Niet als verdienmodel zien, maar als dienstverleningsmodel.
    - Ja, dat mag wat kosten.
- Ruimte creëren voor spelende kinderen.
- Auto onbetaalbaar → mobiliteit betaalbaar.
- Goedkope maandkaarten voor OV:
  - Kijk naar Trein Duitsland.
- Gratis OV voor 65+ers.
  - Naar draagkracht.
- Andere vervoerstypen, rijdende cabines, die je naar een hub brengt.
  - Kijk af van goede ideeën.
- Faciliteiten dichtbij! → Dan heb je geen auto nodig.
- 0,2 is onrealistisch, zorgt voor weerstand = geen draagvlak.

- Trage/ gefaseerde invoering;
- Ingroeimodel;
- Klein testen.
- 0,2 parkeernorm is een mooi perspectief:
  - We hebben de auto decennialang alle ruimte gegeven. Nu weer tijd voor mens en natuur!
- Door steeds meer verdichten/nieuwbouw in de stad loopt het verkeer vast. Wat te doen bij calamiteiten?
- Verdichten in de stad levert sowieso meer verkeer op; Kun je verkeersstromen gaan verdelen in tijdsblokken?
  - Logistiek en bevoorrading;
  - Scholieren;
  - Kantoor.
  - In het algemeen: spreiding in de tijd.
- Gebied B; auto's uit het straatbeeld (30-jarige wijken), om ruimte voor fiets en voet te maken.
- Meer afstemming tussen beleidsvelden inzake leefomgeving, sociaal domein en wonen, als het gaat om vergrijzing en mensen met een beperking. Hun vervoersbehoefte ook meenemen.
  - Concreet: meer mogelijkheden voor stallen/ opladen scootmobielen en elektrische fietsen en ook hierop anticiperen in bouw.
- Bouw niet meer in de weilanden, houd de afstanden kort: fietsbaar en loopbaar.

### **Wat zijn je aandachtspunten?**

- Ook voorzieningen in andere stadswijken goed bereikbaar. Niet alles via centrum!
  - Eens! (Stadsring → 2 banensingel worden)
- Voetgangers op één, zeker in A gebieden, gebieden dan meer ruimte voor voetgangers.
- In gebied D zelfde maatregelen als in ABC. Daar ook veel interne korte ritten en onnodige ritten voor ABC.
  - + Voorzieningen lokaal per fiets/ voet beter bereikbaar dan per auto.
- A gebied ook extra OV capaciteit.
- OV tijdig regelen bij nieuwbouw, niet pas als het staat.
- Snellere OV-verbindingen in A en B gebied.
- Woon-werkverkeer.
- Shared space nog meer ruimte voor de niet voetganger, of juist niet?
  - Niet in combinatie met doorfietsroutes.
- Houd rekening met de demografische ontwikkeling, dat de bevolking gaat krimpen en verouderen.
- Aandacht voor voetgangers, rolstoelen, scootmobielen en wmo-driewielers.
- Alles moet toegankelijk zijn voor gehandicapten.
  - Vraag anders ook eens ouders met kinderwagens.
- Parkeergarages binnenstad als wijkhubs maken.
- Drukkend ruimtegebruik;
  - Groen, meer woningen, meer ov.
- Als je snelle fietsroutes, dan moet je voetgangers beter beschermen en auto's op snelheid handhaven!
  - En langzame(re) fietsers
- Parkeerlagen toevoegen in nieuwbouw.
- Station Vathorst ook knooppunt locatie, parkeerplaatsen weghalen (op afstand parkeren).
- Verdichten niet door groen op te offeren, maar wissel in plaats daarvan asfalt in.
- Realistische norm voor nieuwbouw op feiten gebaseerd. 0,2 is nergens bewezen. Ambitie is heel goed, maar temporeer.
- Hogere bebouwing → meer groen voor recreatie.
- Meer deelvervoer bij knooppunt locaties en dus minder parkeerplaatsen.

- A gebied ook in presentatie sterk gericht op fietsers, nauwelijks op voetganger.
- Maatwerk nodig voor iedereen, ook first/last mile.

### **Verbinden - Vlot te voet, op de fiets en in de bus, rustiger rijden met de auto**

---

- We maken routes voor voetgangers en fietsers sneller terwijl we de maximumsnelheid voor autoverkeer verlagen. Daardoor wordt het aantrekkelijker en veiliger om op de fiets te stappen óf om te gaan lopen. Op kaarten is te zien wat we op de verschillende loop-, fiets- en wegennetwerken van plan zijn.
- Om de bus aantrekkelijker te maken, rijden straks steeds meer bussen via snellere routes. Op belangrijke bus routes blijft de maximumsnelheid voorlopig 50 km/h (zie kaart met maximumsnelheden).

#### **Wat levert het je op?**

- Minder uitstoot, minder geluidsoverlast, rustigere doorstroom.
- Veiligheid.
- Betere en langere fietsroutes naar andere wijken en naar buiten de stad.
- Schone lucht;
  - Gezondere/ fittere populatie.
- Meer en betere mogelijkheden voor kinderen om zelfstandig te reizen.
- Snel met OV reizen tussen de verschillende stadsdelen.
- Meer ruimte voor groen.
- Langere reistijd.

#### **Wat heb je nodig?**

- Duidelijkheid én uniformiteit in snelheidszone's, weinig korte variaties in snelheden.
- Handhaving!
  - 30 km/u
  - Fietsers, fatbikes, bezorgfietsen in het voetgangersgebied
- Fietsroutes scheiden van overig verkeer.
  - Ook fietsstroken aanleggen bij 30 km/u wegen.
- Meer fietsstraten waar de auto te gast is.
- Meer betrokkenheid van ondernemers, scholen en sportcentra.
- Op 'doorfietsroutes' eigen zone voor voetgangers.
  - Eigenlijk op alle fietsroutes.
- Maximumsnelheid voor fietsers (Antwerpen, 25 km/u)
- Autoverkeer op fietsstraten past zich onvoldoende aan: handhaving.
- Verkeerslichten voorrang voor fietsers en voetgangers.
- Autoroute om de stad heen met korte stukjes de stad in: minimaal autoverkeer in de stad.
- Fiets- en voetpad Laan van Emiclaer.
- Betaalbaar en betrouwbaar OV.
- Loopnetwerk ook op microniveau verbinden; bijv. in kattenbroek bruggetjes (fiets), waar ervoor en erna wel voetpaden zijn.
- Ook in de binnenstad enkele deelauto's.
- Droge fietsenstallingen en overdekte bushaltes, waar je bij regen of kou kan omkleden.

### Wat zijn je aandachtspunten?

- Je ziet overal dat buslijnen worden 'gestrekt', dat gaan we in Amersfoort natuurlijk niet doen! (Leidt tot minder bereikbaarheid haltes vanuit woonstraten)
- Zoveel mogelijk 30 km/u uitzondering bij busroutes → Anders minder openbaar vervoer.
- Eerst weginrichting voor invoering 30 k/m.
- Voetgangers en fietsers vaker groen licht geven, prioriteit bij verkeerslichten.
- Fietslichten die een fietsen aan 'zien' komen, ipv telkens stoppen voor een stoplicht.
- Knallende motoren bij o.a. Kersenbaan, Leusderweg, Stadsring: mag dat? Willen we dat?
- Verschillende snelheden fietsers onderling.
- Handhaving: Fietsers in voetgangersgebieden.
- Bus zo snel mogelijk houden.
- 50 km/u routes zijn maar zeer beperkt OV-routes?
- Bus moet ook door kunnen rijden na haltestop!
- Minder VRI's (Verkeersregelinstallatie) leveren een snellere bus ook bij 30 km/u.
- Buslijnen die de buitenwijken verbinden (niet via station)
- Snelheid hulpdiensten! Houdt dat op peil.
- Bussen onder het ziekenhuis door en niet er vlakbij.
- Veilige schoolzones voor fietsende kinderen.
- Insectvriendelijk (bijen, vlinders) groen toevoegen.
- Toegankelijkheid voor voetgangers en invaliden voor heel de stad.
- Goede (bereikbare) plekken voor gehandicapte-/ mindervalide vervoermiddelen.
- Toegankelijke busstations/haltes.
- Ronde 9 vathorst: oktober '23 aangepast vanwege verbeteren doorstroming, maart '24 aangepast om snelheid eruit te halen. Hoe kan dat?

### Veraangenamen – Groene en levendige routes (levensaders)

---

- We willen graag dat iedere Amersfoorter in de toekomst kan genieten van groen dichtbij huis. Straten in de stad maken we groener en levendiger. De herinrichting van straten is maatwerk. We nemen dit als doel mee op het moment dat we een straat (ook om andere redenen) moeten aanpakken (zoals Noordewierweg, Vermeerstraat, Stationsstraat).
- De Stadsring moet een stuk groener worden en minder een hindernis zijn voor voetgangers en fietsers. We onderzoeken nog hoe we dat het beste voor elkaar krijgen. Waarschijnlijk wordt de Stadsring smaller (minder rijstroken) met kruispunten waar je makkelijker kan oversteken en waar auto's minder snel rijden.

### Wat levert het je op?

- **Meer ontspanning op de fiets, tijdens een wandeling of fietstocht.**
- Betere veiligheid.
- Ontspanning, genieten
- Fijne wandel pauzetjes tijdens het thuiswerken.
- Stadsring beter oversteekbaar met fiets of lopend
  - Regelmatig groen i.p.v. groene golf voor auto's.
- Meer en beter OV.
- Lagere temperaturen in de stad door meer groen (minder hittestress) → Verbetering leefkwaliteit.
- Een op duurzame wijze bereikbare stad.
- Groene omgeving is fijn om te lopen! (en "lopen is de kip met gouden eieren")
- Rust, ontspanning en meer veiligheid.

- Betere oversteekbaarheid.
- Hogere leefbaarheid:
  - Minder geluid;
  - Meer ruimte.
- Meer ruimte om hittestress en klimaatverandering op te pakken.
- Betere afwatering vanwege meer groen (dus minder wateroverlast).
- Mooie fijne groene & schone stad!

### **Wat heb je nodig?**

- Samen ontwikkelen met alle buurgemeenten.
- OV promoten.
- Tegel taxi! (voor tegelwippen)
- Betere info + promotie Rondweg als doorstroomweg.
- Snelle verbinding door doorsteekjes alleen ov in groene gebieden.
- Handhaving!
  - Op snelheidsverschillen bij fietsers en fatbikes.
  - Controles.
- Inzet van meer technologie in handhaving (bij gebrek aan mensen + goedkoper)
- Ruimte voor OV ook op first-last mile
- Multifunctioneel ruimtegebruik.
- Samenwerking met natuurbeheerders voor inrichting nieuwe natuur in de stad en recreatie om de stad.
- Investeren in beter OV, ookal is dat kostbaar.
- Groen dat bijdraagt aan diverse flora & fauna.
- Een ander narratief: openbare ruimte is meer dan een plek voor verkeer!

### **Wat zijn je aandachtspunten?**

- Prioriteit voor voetganger in centrum en omliggende straten.
- Gevaarlijke snelheden van fietsers.
- Shared space: gelijkwaardigheid.
- Je veilig voelen op de fiets in een fietsstraat.
- Uitbreiding elektrische bussen, waar het kan kleinere bussen inzetten.
- Prioritering volgens stomp.
- Snelheidsreductie autoverkeer:
  - Minder uitstoot;
  - Minder geluidsoverlast;
  - Meer veiligheid.
  - Én snelheidslimiet voor fietsers in de stad (bijv. 25 km/u in Antwerpen)
- Kruispunt Kersenbaan/ Leusderweg als toegangsweg → stad is "drama"/ verstoppingen gevaarlijk.
- Ruimte voor water; Groen en water gaan samen!
- Stichtse Rotonde afschaffen/ halveren t.b.v. meer woningen aan Oostzijde.
- Motoren in de stad: zorgen voor veel geluidsoverlast.
- Voorafgaand aan LES de Stadsring naar 2x1.
- Voorrang op Stadsring voor OV, voorrangstroken bij VRI's.
- Veilig wandelen in voetgangersgebieden! (Handhaving op fietsers)
- Als wandelaar max 5 minuten door bebouwing wandelen tot het volgende parkje/brede groenstrook.
- Groene plantsoen rond binnenstad helemaal rond laten lopen i.p.v. dat het stopt bij Utrechtseweg en Leusderweg.
- Leusderweg richting Kersenbaan ook 30 km + veiligheid fietsers.

- Goed om te horen dat Utrecht als voorbeeld dient → Neem ervaringen mee en voorkom de fouten die daar gemaakt zijn.
- Goede opvang daklozen i.v.m. hygiëne in voetgangersgebied.
- Brede stoepen en voorzien van meer planten en bomen:
  - Vb: Voor de toko Leusderweg.
- Bij DVM: denk aan dat OV niet continu rijdt, maar ook bij haltes moet stoppen!
- Toetsing rechtvaardigheid bij besluitvorming:
  - Vb: deelscooters geven voor veel anderen overlast en onveiligheid.
- Houd bij simulatie ook rekening met 'verdamping' van autoverkeer. In Utrecht is bij de afsluiting van de Catharijnesingel 80% van het autoverkeer 'verdampt'.
- Het is maatwerk, zijn er wel basis eisen/ wensen/ voorbeelden (voor de inrichting van routes) → Herkenbaarheid.
- Inzet van meer technologie in handhaving (bij gebrek aan mensen + goedkoper)

### **Verknopen - Knooppuntontwikkeling en mobiliteitshubs**

---

- De belangrijkste knooppunten in de stad zijn de stations. Overstappen op bus of fiets maken we nog makkelijker. Bijvoorbeeld door uitbreiding van fietsenstallingen. Ook maken we de stationsomgeving aantrekkelijker. Verder krijgen belangrijke bushaltes meer voorzieningen zoals fietsenstallingen, deelscooters of -bakfietsen. En denk ook aan watertappunten of pakketkluizen.
- Aan de rand van de stad komen parkeerhubs, waar je kunt overstappen van je auto op openbaar vervoer of deelfervoer. In de wijken zoeken we naar geschikte plekken voor kleinere buurt- en wijkhubs met verschillende vormen van deelfervoer en buurtvoorzieningen

#### **Wat levert het je op?**

- (Veel) minder parkeerplekken en autobezit in Amersfoort.
- Bij stations voldoende fietsstallingen ook bovengronds snellere overstap op trein.
- Hub en grote centrale bushalte bij halte de Brand, haltes op loopafstand.
- Gezondere binnenstad → meer ruimte voor groen en blauw.

#### **Wat heb je nodig?**

- Hubs verenigen met andere functies maakt het aantrekkelijk:
  - Boodschappen/ pakketten;
  - Kinderopvang;
  - Ontmoeting.
- Maak de hubs prettig, veilig en multifunctioneel.
- Goede en duidelijke informatie en toegankelijkheid voor gehandicapten en ouderen.
- Meer en goedkoper deelfervoer.
- Voldoende plaatsen voor regiotaxi bij knooppunten.
- Actuele info in 9292 over uitval.
- Goede aansluitingen/overstapmogelijkheden (weinig tijdverlies) tot auto.
- Frequent, goedkoop OV, ook buiten de zaal Amersfoort.
- Groene verbinding uiteindelijk plantsoen langs Stadsring?
  - Oftewel, een groene ronde kunnen lopen om de binnenstad.
- Andere naam dan P+R.
- Regionale aanpak (reiziger denkt niet in concessies)



- Superhalte de Brand, nu lijnen 5, 7 en 203, straks meer buslijnen?
- Ook daluren moet er een frequente bus zijn naar de stadsrandhubs.
- Minder doorgaand autoverkeer.
- Routeplanning moet deze knooppunten als primaire optie geven (9292, maar ook google).
- Op knooppunten ook maatwerk-OV voor last mile.

### **Wat zijn je aandachtspunten?**

- Toegankelijk OV.
- Kost dit niet meer ruimte?
- Busfrequentie en overstapmogelijkheden.
  - Denk aan digitale info hierover.
- Overstappen aan rand vereist stevig parkeerbeleid om overstappen aantrekkelijker te maken dan doorrijden met de auto.
- Oog voor beroepsgroepen die zijn aangewezen op de auto, ook als dat 2 of meer leden per huishouden zijn, houdt het voor hen werkbaar en aantrekkelijk.
- Voorkom je dat je misgrijpt bij overstap of fiets of deelauto?
- Hoe ga je om met kosten van vervoer?
- Betekenen hubs dat deelfietsen/ scooters niet meer overal gestald mogen worden?
  - Overlast, stoep niet meer vrij.
- Is er voldoende ruimte voor hubs in bebouwde gebieden? (Soesterkwartier-West)
- Aparte hub voor klusbussen.
- Zzp'ers met bedrijf aan huis, deze hebben parkeerruimte nodig voor klanten.
- Aandacht voor ringleiding i.p.v. stervormige OV-lijnen, dus niet alleen OV van A naar CS en retour, maar ook van wijk A naar wijk B en C.
- Ben ik nu langer bezig om vanaf de P+R naar de binnenstad te komen!!
- Ook toiletten op de hubs.
- Vaker zwerffietsen opruimen bij het station.
- Zet digitale middelen voor goede werkbare praktijk van de hubs. OV-fiets vind ik heel inspirerend.
- Kijk naar andere steden zoals Zoetermeer OV en fiets infra.
- Connectie regio:
  - Nijkerk, Putten;
  - Ermelo, Harderwijk;
  - Bussen uit Amersfoort
- Financiering snelbussen, waar vandaan?
- Combineren andere voorzieningen als AH To Go met grotere hubs (voorkomt lokaal verkeer).
- Randstad spoor naar Harderwijk.

### **Verleiden – Aanmoedigen ander gedrag door sturing en verleiding**

---

- De gemeente bedenkt acties die mensen helpen om te kiezen voor een duurzamere manier van verplaatsen. Bijvoorbeeld het uitproberen van gratis deelmobiliteit maar ook hulp om de straat groen in te richten.
- Aan de andere kant proberen we ook te sturen, vooral met parkeerbeleid. Het parkeerbeleid is erop gericht dat mensen bewuster gaan nadenken of het bezit en gebruik van een (tweede) auto wel echt nodig is. Bij invoering van betaald parkeren, krijgen bewoners voor hun eerste auto een goedkope vergunning (€ 30,- per jaar), maar voor een tweede of derde auto zal een vergunning duurder worden. Voor een tweede of

volgende auto bieden we alternatieven aan zoals deelmobiliteit of betaald parkeren op afstand in wijk- of stadsrandhubs.

### **Wat levert het je op?**

- Een mooie en leefbare stad.
- Een beloofbare stad.
- Meer actieve mobiliteit, beweging en positief effect op de gezondheid.
- Graag bezitters van klusbussen (en camperbusjes) verleiden om buiten de woonwijk te parkeren.
- Toegankelijke parkeerplekken (garages) aan de rand van de wijk met voldoende ruimte om te parkeren = luxe (nooit meer krabben). Speerpunten:
  - Goedkoop.
  - Veilig.
- Meer rust door ander tempo.
- Weerstand bij bezoekers die gewend zijn/ aangewezen zijn op deur tot deur vervoer/ auto.
  - → Aantrekkelijke alternatieven
  - In andere steden is dit al veranderd.
- Snelheid belemmerende inrichting.
- Groene trotse Amersfoorters.
- Kan de hub meerdere functies krijgen?
  - Boodschappen;
  - Pakketjes;
  - Ontmoetingsplek.
- Tevreden inwoners met draagvlak, zelfs voor parkeerbeleid.

### **Wat heb je nodig?**

- Fatsoenlijke hubs voor deelmobiliteit- scooters en fietsen, zodat ze niet meer de stoep belemmeren. Tevens betere sociale controle en hopelijk minder vandalisme.
- Betaalbaar, betrouwbaar en toegankelijk OV!
  - Fijnmazig netwerk
  - Hoge frequenties
  - Ook op za – zo en avond
- Goede voorzieningen voor parkeren werkbusje, zodat ze 's avonds de wijk uit zijn (woonstraten).
- Laagdrempelige fietsvoorzieningen & deelvervoer.
- Mooie inspirerende lokale voorbeelden (van innovatieve voorbeelden).
- Ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers en voetgangers (bruggen).
- Maak het leuk.
- Aandacht voor doelgroepen → inclusiviteit
- Een duidelijk verhaal over de keuzes die je als gemeente kunt maken en wat de impact daarvan is.
- Alleen elektrische deelauto's in Amersfoort, dan maken gebruikers elektrische auto's mee.
  - Ook leuk voor andere modaliteiten om eens te proberen.
- Afspraken bij bedrijven over goede parkeervoorzieningen voor fietsen:
  - Werknemers per fiets naar werk;
  - Fietsen in het zicht;
  - Bv: parkeerplek voor auto's aanpassen naar aantal fietsplekken.
- Goede verlichting op fietspaden → Sociale veiligheid.
- Belonen van goed gedrag:
  - Bijv: tegoedbonnen bij het 'laten staan van de auto'.
- Maak weerssensitieve stoplichten. Groen licht voor fietsen als het regent!

- Verleiden + ontmoeten koppelen
  - Meer leefstraten.
- Samenwerken met bedrijven/ instellingen/ overheid/ belangenorganisaties.

### **Wat zijn je aandachtspunten?**

- Stimuleren binnen duidelijke kaders waarvan de voordelen duidelijk zijn.
- Laat mensen zo snel mogelijk ervaringen opdoen/ experimenteren.
  - Haal daarmee feedback op een stuur bij.
- Deelauto's met trekhaak.
- Deelauto's in alle wijken, eenvoudig toegankelijk & makkelijker dan eigen auto.
- Verwachtingsmanagement, ook richting omliggende gemeenten.
- Meer autoverkeer van de Kersenbaan gebruik laten maken i.p.v. de Stadsring.
- Jong geleerd is oud gedaan; schoolexcursies met fiets/ lopen of OV.
  - Ook bij basisschool stimuleren om te lopen of fietsen.
- Geef met brede stoepen ruimte aan kinderen, kinderwagens, rollators, aan iedereen.
- Handhaving op verkeersovertredingen en toegenomen snelheid fietsverkeer (Fatbikes, scooters, mobieltjes, elektrische fietsen, bezorgers).
- Minder auto's betekent meer bezorgdiensten. Distributie met fiets gaat voor veel niet.
  - Niet bij meer fietspaden.
  - Met fietskarren/bakfietsen wel :)
- Mensen met parkeren op eigen terrein zijn minder gemakkelijk te bewegen om minder/ geen auto te gaan rijden.
- Vergrijzing; rekening houden met toename mensen met beperking die aangewezen zijn op bijv. scootmobielen.
- Alle maatregelen koppelen met gedragsaanpak voor draagvlak + werkelijk gebruik.
- Meer losse deelauto's op veel plekken zodat er altijd één dichtbij is.
- Uitbreiden deelauto's aanbod met kleine bestelauto's:
  - Eens: dealers faciliteren dit ook al.
  - Kijk ook naar andere goede initiatieven in steden als Amsterdam of Parijs.
- 'Zuur' parkeerbeleid combineren met 'zoet' OV-tegoed / E-fiets tegoed.

### **Verschonen - Overgang naar mobiliteit zonder uitlaatgassen**

---

- De gemeente zorgt ervoor dat er voldoende plaatsen komen met laadpalen en maakt een plan om vraag en aanbod van elektriciteit goed op elkaar af te stemmen.
- De bevoorrading van het kernwinkelgebied in het centrum mag binnenkort alleen nog met elektrische voertuigen. Over een paar jaar geldt dit voor het hele autoluwe gebied én voor taxi's in de binnenstad.

### **Wat levert het je op?**

- Toename ongelijkheid; elektrisch rijden is duur.
- Schone lucht → Gezondheid.
- Toename leefbaarheid.
- Bewust nadenken over bezit en gebruik, wat hopelijk leidt tot ander gedrag.
- E-voertuigen meer fijnstof.
- Koppelkansen ruimte en energie (clusteren laadinfra i.v.m. opslag en opwek)
- Ellende.
- Stille binnenstad.

- Kleinere voertuigen = verkeersveiligheid.

### **Wat heb je nodig?**

- Deelvervoer voor scholen; nu gaan we nog te vaak met de auto.
- Slim laadinfra nodig om het net te balanceren.
- Office to grid solutions.
- Luisteren naar ondernemers + bewoners.
- Creatieve oplossingen van ondernemers & vervoerders om binnen de nieuwe kaders te werken.
- Betaalbare tweedehands elektrische auto's/voertuigen.
- Laadpaalstrategie waarbij gekeken is naar clustering van duurzame energieopslag en opwek.
- Laadpleinen.

### **Wat zijn je aandachtspunten?**

- Marktkooplui met vrachtwagen!!
- Milieuzone voor tweetaktscooters.
- Aanbod laadinfra als aantal auto's afneemt.
- Tankmogelijkheden voor waterstofauto's.
- Beperkte levering elektra.
- Kinderen anders leren fietsen door minder op gehoor af te gaan en meer op zicht.
  - Vraagt ook om begrip van de "stille weggebruikers".
- Emissieloze bevoorrading in de hele stad.
- Een elektrische auto blijft alsnog veel meer ruimte innemen dan een fiets(er) of voetganger!
- Bevoorraden winkels en onderhoud oude binnenstad is zorgelijk indien uitsluitend "emissieloze" voertuigen gebruikt mogen worden:
  - Is niet efficiënt.
  - Kost extra tijd.
  - Er zullen winkels/ ondernemers verdwijnen uit binnenstad.
- Targets stellen voor verschillende vervoersvormen.
- Schone bussen niet pas na .. jaar en ook niet alleen op hoofdlijnen → elke buurt schoon!
- Elektrisch rijden lijkt milieuvriendelijk, maar daarbij is ook geen rekening gehouden met grondstoffenwinning van met name de accu's. En de beperkte levensduur hiervan. En het afval van windmolens en zonnepanelen.
  - Hoe is de milieuschade van elektrisch vervoer t.o.v. fossiel.
- Weren van SUV's:
  - Neemt veel ruimte in en uitstoot.
- Het elektriciteitsnet kan het niet aan, elektrische auto's zijn daarnaast onbetaalbaar voor de gewone man/vrouw. De brandweer ziet de e-auto liever gaan dan komen.